اکائی IV

باب 11

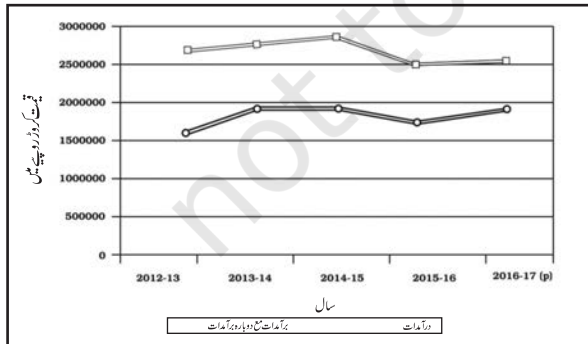
بین الاقوامی تجارت

آپ بین الاقوامی تجارت کے مختلف پہلوؤں کے بارے میں اپنی کتاب ''انسانی جغرافیہ کے مبادیات'' میں پڑھ چکے ہیں۔ بین الاقوامی تجارت تمام ممالک کے لیے باہمی طور پر فائدہ مند ہے کیونکہ کوئی بھی ملک خود کفیل نہیں ہے۔ حالیہ برسوں میں ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی مقدار، ساخت اور سمت میں نمایاں تبدیلی آئی ہے۔ اگر چہ مقدار کے لحاظ سے بین الاقوامی تجارت میں ہندوستان کا حصہ ایک فی صد سے بھی کم ہے پھر بھی عالمی معیشت میں ہندوستان کا اہم مقام ہے۔

آیئے ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی بدلتی ترتیب کا جائزہ لیں۔ 1950-51 میں ہندوستان کی بیرونی تجارت کی کل مالیت 1,214 کروڑ روپیے تھی جو کہ سال 2009-10 میں بڑھ کر 2209270 کروڑ روپیے ہوگئی۔ کیا آپ 1950-51 سے 2009-10 تک کی فی صد افزائش کا اندازہ کر سکتے ہیں؟ بیرونی تجارت میں افزائش کی کئی وجوہات ہیں مثلاً اشیا ساز سیکٹر میں تندرفتاری، حکومت کی نرم کاری کی پالیسی اور بازاروں کا تنوع وغیرہ۔

وقت کے ساتھ ہندوستان کی بیرونی تجارت کی شکل میں تبدیلی آئی ہے (جدول 11.1)۔ اگر چہ درآمدات اور برآمدات کی کل مقدار میں اضافہ ہوا ہے لیکن درآمدات کی مقدار برآمدات کی مقدار سے زیادہ ہی رہی ہے۔ پچھلے کچھ برسوں میں تجارتی نقصان میں اضافہ بھی ہوا ہے۔ تجارتی نقصان کے لیے خام تیل کو کافی حد تک ذمہ دار مانا جاسکتا ہے جو کہ ہندوستان کی درآمدات میں سرفہرست ہے۔

ہندوستانی برآمدات کی ساخت کی ترتیب میں تبدیلی

سال 2007-08 سے 2010-11 کے دوران ہندوستان کی بیرونی تجارت میں برآمدات اور درآمدات کے فرق کی طوالت

ماخذ : اکنامک سروے، *2016-17*

شکل 11.1

جدول 11.1: ہندوستان کی غیرملکی تجارت (کروڑ روپیے میں)

سال	برآمدات	درآمدت	تجارتی نقصان
2004-05	3,75,340	5,01,065	-1,25,725
2009-10	8,45,534	13,63,736	-5,18,202
2013-14	19,05,011	27,15,434	-8,10,423
2016-17	18,52,340	25,77,422	-7,25,082

ماخذ: http://commerce.nic.in/publications/annual report-2010 and Economic Survey 2016-17

سرگرمی

جدول میں دی گئی سبھی قسم کی اشیا کی برآمدات کو ایک بارڈائی گرام کے ذریعہ دکھائیے۔ اس کے لیے مختلف رنگوں کے قلم یا پینسل کا استعمال کیجیے۔

© NCERT not to be republished

جدول 11.2 ہندوستان کی برآمدات کی ساخت 2009-2017

(برآمدات میں فی صد حصہ)

اشیا	2009-10	2010-11	2015-16	2016-17
زراعتی اور متعلقہ مصنوعات	10.0	9.9	12.6	12.3
خام معدنیات	4.9	4.0	1.6	1.9
صنعتی اشیا	67.4	68.0	72.9	73.6
خام تیل اور پیڑولیم	16.2	16.8	11.9	11.7
دیگر مصنوعات	1.5	1.2	1.1	0.5

ماخذ: اکنامک سروے، 2016-17

جیسا کہ پہلے تذکرہ کیا جاچکا ہے کہ ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت میں وقت گزرنے کے ساتھ اشیا کی اقسام میں تبدیلیاں آئی ہیں۔ بین الاقوامی تجارت میں زراعت اور متعلقہ مصنوعات کا حصہ کم ہوا ہے جبکہ پیڑولیم اور خام اشیا اور دیگر مصنوعات کے حصہ میں اضافہ ہوا ہے۔ خام معدنیات اور مصنوعات کے حصے میں 2009-10 سے 2010-11 اور 2015-16 سے 2016-17 کے درمیان ایک ٹھہراؤ رہا۔

روایتی اشیا کی تجارت میں گراوٹ کی وجہ خصوصاً سخت بین الاقوامی مقابلہ ہے۔ زرعی پیداوار کے تحت کافی وغیرہ جیسی روایتی اشیا کی برآمد میں خاصی کمی آئی ہے جبکہ پھولوں، تازہ پھلوں، سمندری اشیا اور چینی وغیرہ کی تجارت میں اضافہ درج ہوا ہے۔

سال 2016-17 کے دوران ہندوستان کی مجموعی برآمدات میں صنعتی شعبہ کا حصہ 73.16 فی صد رہا۔ حکومت کے مثبت اقدام کے باوجود کپڑے کی صنعت میں کچھ زیادہ اضافہ نہ ہو سکا۔ چین اور مشرقی ایشیا کے دیگر ممالک ہمارے تجارتی حریف ہیں۔ جواہرات اور زیورات ہندوستان کی غیر ملکی تجارت کا ایک اہم حصہ ہیں۔

سرگرمی

جدول 11.3 کا مطالعہ کیجیے اور 2016-17 میں برآمد کی گئی اہم اشیا کو ایک بار ڈائی گرام کے ذریعہ دکھائیے۔

ہندوستان کی درآمدات کی ساخت میں تبدیلی

ہندوستان میں 1950 اور 1960 کی دہائی میں خوراک کی سخت قلت تھی۔ اس وقت درآمدات کی فہرست میں خوردنی اناج، اصل اشیا (capital goods)، مشینیں اور اوزار شامل تھے۔ اس دوران توازن ادائیگی کی حالت ابتر تھی کیونکہ تمام کوششوں کے باوجود درآمدت برآمدات کی نسبت زیادہ تھی۔ 1970 میں سبز انقلاب کی کامیابی کی وجہ سے خوردنی اناج کی درآمد کو منسوخ کر دیا گیا تھا۔ لیکن 1973 کے بعد توانائی کے بحران کی وجہ سے پیٹرولیم کی قیمتوں میں بے تحاشا اضافہ نے درآمد کے بجٹ کو بڑھا دیا۔ خوردنی اناج کی درآمد کی جگہ کیمیائی کھاد اور پیٹرولیم نے لے لی۔ مشین اور کل پرزے، خاص نوعیت کی اسٹیل، کھانے کا تیل اور کیمیکلس درآمدات کی فہرست میں شامل اہم اشیا ہیں۔ جدول 11.4 کا مطالعہ کیجیے اور درآمدات کی ساخت میں تبدیلی کا تجزیہ کیجیے۔

جدول 11.3: برآمد کی جانے والی اہم اشیا

اشیا	2016-17 (کروڑ روپے میں)
زرعی اور متعلقہ مصنوعات	22,8001
خام دھاتیں اور معدنیات	35,947
مصنوعاتی اشیا	13,63232
معدنی ایندھن اور مدہن اشیا	216280

ماخذ: اکنامک سروے 2016-17

جدول 11.4 سے ظاہر ہوتا ہے کہ پیٹرولیم اور اس کی مصنوعات کی درآمدگی میں تیزی سے اضافہ ہوا ہے۔ اس کا استعمال نہ صرف ایندھن کے طور پر ہوتا ہے بلکہ صنعتی خام مال کے طور بھی ہوتا ہے۔ یہ صنعتی ترقی اور بہتر معیار زندگی کی طرف اشارہ کرتا ہے۔ بین الاقوامی منڈی میں گرانی اس امر کی دوسری اہم وجہ ہے۔ برآمدت سے متعلق صنعتوں اور گھریلو شعبہ کی بڑھتی ہوئی مانگ کی وجہ سے اصل سرمایہ کی درآمد میں اضافہ کی یکساں رفتار برقرار رہی ہے۔ غیر برقی انجینئرنگ مشینیری، نقل وحمل کے ساز سامان، مشینی اوزار و اشیا اور مشینوں کے پرزے وغیرہ اہم اصل سرمایہ ہیں۔ کھانے کے تیل کی درآمد میں کمی کی وجہ سے غذائی اور متعلقہ اشیا کی کل درآمد میں بھی کمی آئی۔ ہندوستان کی دیگر درآمدات میں موتی، نیم قیمتی پتھر، سونا، چاندی، خام دھات، ناکارہ دھات، غیر آہنی دھات اور الیکٹرانک سامان وغیرہ شامل ہیں۔ 2016-17 میں ہندوستان کی اہم درآمدات کو جدول 11.5 میں دیا گیا ہے۔

جدول 11.5 کی بنیاد پر بعض سرگرمیاں انجام دی جاسکتی ہیں:

سبھی اشیا کو بڑھتی یا گھٹتی ترقیب میں ترتیب دیجیے اور 2016-17 میں ہندوستان میں درآمد کی گئی پہلی پانچ اہم اشیا کے نام لکھیے۔

زرعی اعتبار سے ہندوستان ایک خوشحال ملک ہے۔ پھر بھی خوردنی تیل درآمد کیوں کرتا ہے؟

© NCERT not to be republished

جدول 11.4: ہندوستان کی درآمدات کی ساخت 2009-2017

(فی صد)

اشیا کا گروپ	2009-10	2010-11	2015-16	2016-17
خوراک اور متعلقہ اشیا	3.7	2.9	5.1	5.6
ایندھن (کوئلہ، پٹرولیم،	33.2	31.3	25.4	26.7
کیمیائی کھاد	2.3	1.9	2.1	1.3
گتا اور اخباری کاغذ	0.5	0.6	0.8	0.9
اصل اساس	15.0	13.1	13.0	13.6
ان کے علاوہ دیگر	42.6	47.7	38.1	37.0

ماخذ: اکنامک سروے، 2016-17

پانچ اہم ترین اور پانچ غیر اہم اشیا کا انتخاب کیجیے۔ اور ان کو بار ڈائیگرام کے ذریعہ دکھائیے۔

کیا آپ درآمدات کی فہرست میں کچھ ایسی اشیا کی نشان دہی کر سکتے ہیں جن کے متبادل ہندوستان میں تیار کیے جا سکتے ہیں؟

جدول 11.5: درآمد کی جانے اہم والی اشیا

اشیا	2016-17
کیمیائی کھاد اور اس کی مینوفیکچرنگ	33726
خوردنی تیل	73048
لگدی اور رڈی کاغذ	6537
غیر آہنی دھاتیں	262961
لوہا اور اسٹیل	55278
مصنوعات اور معدنی اشیا	582762
موتی، قیمتی اور نیم قیمتی پتھر	159464
ادویہ اور متعلقہ اشیا	33504
کیمیائی مصنوعات	147350

ماخذ: اکنامک سروے، 2016-17

تجارت کی سمت (Direction of Trade)

دنیا کے زیادہ تر ممالک اور تجارتی تنظیموں سے ہندوستان کے تجارتی مراسم ہیں۔ سال 2016-17 کے دوران علاقائی اور ذیلی علاقائی تجارت کو جدول 11.6 میں دکھایا گیا ہے۔

جدول 11.6 ہندوستان کی درآمدی تجارت کی سمت

(کروڑ روپیے میں)

علاقہ	درآمدات	
	2010-11	2016-17
یورپ	323857	403972
افریقہ	118612	193327
شمالی امریکہ	100602	195332
لاطینی امریکہ	64576	115762
ایشیا اور Asean	1029881	1544520

ماخذ: ڈپارٹمنٹ آف کامرس کے DCCI&S کے عارضی اعداد و شمار، اکنامک سروے، 2011-12 اور 2016-17

© NCERT not to be republished

ہندوستان کی کوشش اگلے پانچ سال میں بین الاقوامی تجارت میں اپنی حصہ داری دوگنی کرنے کی ہے۔ ہندوستان نے اس سمت میں متعدد اقدامات مثلاً درآمدات میں نرم کاری، درآمدی ٹیکس میں رعایت، لائسنس سے آزادی اور پیٹنٹ قانون میں تبدیلی پر عمل وغیرہ شروع کر دیا ہے۔

سرگرمی

خاص تجارتی ساجھے داروں کو ظاہر کرنے کے لیے ایک کثیر بار ڈائیگرام (Multiple Bar Diagram) تیار کیجیے۔

ہندوستان کی زیادہ تر غیر ملکی تجارت آبی اور ہوائی راستوں کے ذریعہ ہوتی ہے۔ تاہم اس کا ایک چھوٹا حصہ پڑوسی ممالک جیسے نیپال، بھوٹان، بنگلہ دیش اور پاکستان سے خشکی کے راستے ہوتا ہے۔

بندرگاہ: بین الاقوامی تجارت کی گذرگاہیں (Sea Ports as Gateways of International Trade)

ہندوستان تین طرف سے سمندر سے گھرا ہوا ہے اور قدرت نے ہمیں ایک لمبا ساحل عطا کیا ہے۔ آبی راستے آمدورفت کا سستا اور آسان ذریعہ ہیں بشرطیکہ سمندر میں طغیانی نہ ہو۔ ہندوستان میں آبی راستوں کے استعمال کی ایک تاریخ ہے۔ اس کا اندازہ اس بات سے لگایا جا سکتا ہے کہ کئی جگہوں کے نام کے ساتھ ''پٹن'' لفظ جڑا ہوا ہے جس کے معنی بندرگاہ کے ہیں۔ ہندوستان میں بندرگاہوں سے متعلق ایک دلچسپ حقیقت یہ ہے کہ مغربی ساحل پر سمندری بندرگاہوں کی تعداد مشرقی ساحل کے مقابلے زیادہ ہے۔

کیا آپ ان دونوں ساحلوں پر بندرگاہوں کی تعداد میں فرق کی وجوہات معلوم کر سکتے ہیں؟

شکل 11.3 بندرگاہ پر سامان اُتارتے ہوئے

اگرچہ ہندوستان میں بندرگاہوں کا استعمال دورِ قدیم سے ہی ہو رہا ہے لیکن ان بندرگاہوں کی بین الاقوامی تجارت کی گذرگاہ کے طور پر زیادہ پہچان یوروپی تاجروں اور انگریزوں کے ملک پر تسلط کے بعد ہوئی۔ انہی اسباب کی بنا پر ملک کی بندرگاہوں کے معیار اور حجم میں تبدیلیاں آئیں۔ کچھ بندرگاہیں ایسی ہیں جن کا دائرہ اثر بہت وسیع ہے اور کچھ ایسی ہیں جن کا دائرہ اثر محدود ہے۔ موجودہ دور میں ہندوستان میں 12 بڑی اور 200 چھوٹی یا درمیانی درجے کی بندرگاہیں ہیں۔ بڑی بندرگاہوں سے متعلق مرکزی حکومت پالیسیاں تیار کرتی ہے اور ان کو نافذ کرتی ہے۔ جبکہ چھوٹی بندرگاہوں سے متعلق پالیساں تیار کرنے اور انھیں نافذ کرنے کی ذمہ داری ریاستی حکومتوں کی ہے۔

انگریزوں نے بندرگاہوں کا استعمال ملک کے اندرونی خطوں کے قدرتی وسائل کا استحصال کرنے کے لیے کیا تھا۔ اندرونی حصوں میں ریلوے کی توسیع نے مقامی بازاروں کو علاقائی بازاروں اور علاقائی بازاروں کو ملکی

© NCERT not to be republished
2019-20

بازاروں اور ملکی بازاروں کو عالمی بازاروں تک رسائی کی سہولت مہیا کرادی۔ یہ رجحان 1947 تک قائم رہا۔ امید یہ تھی کی آزادی کے بعد اس رجحان میں تبدیلی آئے گی لیکن ایسا نہ ہوسکا کیونکہ دو خاص بندرگاہیں ملک سے الگ ہوگئیں۔ کراچی بندرگاہ پاکستان کو چلی گئی جبکہ چٹا گاؤں بندرگاہ اس وقت کے مشرقی پاکستان، جو کہ اب بنگلہ دیش ہے، میں شامل ہوگئی۔ اس نقصان کی بھرپائی کے لیے کئی دوسری بندرگاہوں مثلاً مغرب میں کاندلا اور مشرق میں ہُگلی ندی پر کولکاتہ کے پاس ڈائمنڈ ہاربر کی تعمیر کی گئی۔

اس نقصان کے باوجود آزادی کے بعد بھی ہندوستان میں بندرگاہوں کی ترقی کا سلسلہ قائم رہا۔ آج ہندوستانی بندرگاہ بڑی مقدار میں گھریلو اور غیر ملکی تجارت کو بخوبی انجام دے رہے ہیں۔ زیادہ تر بندرگاہیں جدید ٹیکنالوجی سے لیس ہیں۔ پہلے بندرگاہوں کی جدیدکاری کی ذمہ داری سرکاری ایجنسیوں کی تھی لیکن کام کا دباؤ اور ان بندرگاہوں کو بین الاقوامی سطح کا بنانے کی ضرورت نے بندرگاہوں کی جدیدکاری کے لیے نجی کمپنیوں کو مدعو کیا ہے۔

ہندوستانی بندرگاہوں کی صلاحیت جو کہ 1951 میں صرف 20 ملین ٹن تھی 17-2016 میں بڑھ کر 837 ملین ٹن سے زیادہ ہوگئی ہے۔

ہندوستان کی کچھ اہم بندرگاہیں اپنے داخلی علاقے (hinter land) کے ساتھ مندرجہ ذیل ہیں:

کچھ کی خلیج میں مقیم **کاندلا بندرگاہ** (Kandla Port) کو ملک کی مغربی اور شمال مغربی حصوں کی ضروریات کو پورا کرنے اور ممبئی بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کی غرض سے ایک اہم بندرگاہ کے طور پر فروغ دیا گیا ہے۔ اس بندرگاہ کو زیادہ مقدار میں پیٹرولیم، پیٹرولیم کی مصنوعات اور کیمیائی کھاد کی تجارت کو فروغ دینے کی غرض سے تیار کیا گیا ہے۔ وادی نار میں ایک بڑے ساحلی ٹرمنل کی تعمیر کی گئی ہے۔ تاکہ کاندلا بندرگاہ پر دباؤ کم کیا جاسکے۔

داخلی علاقہ کی حدود کا تعین کرنا مشکل ہے کیونکہ یہ مستقل نہیں ہوتی ہیں۔ زیادہ تر معاملات میں ایک بندرگاہ کا داخلی علاقہ دوسری بندرگاہ کے داخلی علاقہ میں مدغم ہوسکتا ہے۔

ممبئی (Mumbai) ایک قدرتی بندرگاہ ہے اور ملک کی سب سے بڑی بندرگاہ ہے۔ یہ بندرگاہ مشرق وسطیٰ، بحرروم کے ممالک، شمالی افریقہ، شمالی امریکہ اور یوروپ کے قریب واقع ہے۔ ہندوستان کی غیر ملکی تجارت کا بڑا حصہ اسی بندرگاہ سے ہوتا ہے۔ یہ بندرگاہ 20 کلومیٹر لمبا اور 10-6 کلومیٹر چوڑا ہے اور اس میں 54 گودیاں ہیں۔ یہ ملک کا سب سے بڑا تیل ٹرمنل ہے۔ مدھیہ پردیش، مہاراشٹرا، گجرات، اترپردیش اور راجستھان کے حصے ممبئی بندرگاہ کے داخلی علاقہ میں شامل ہیں۔

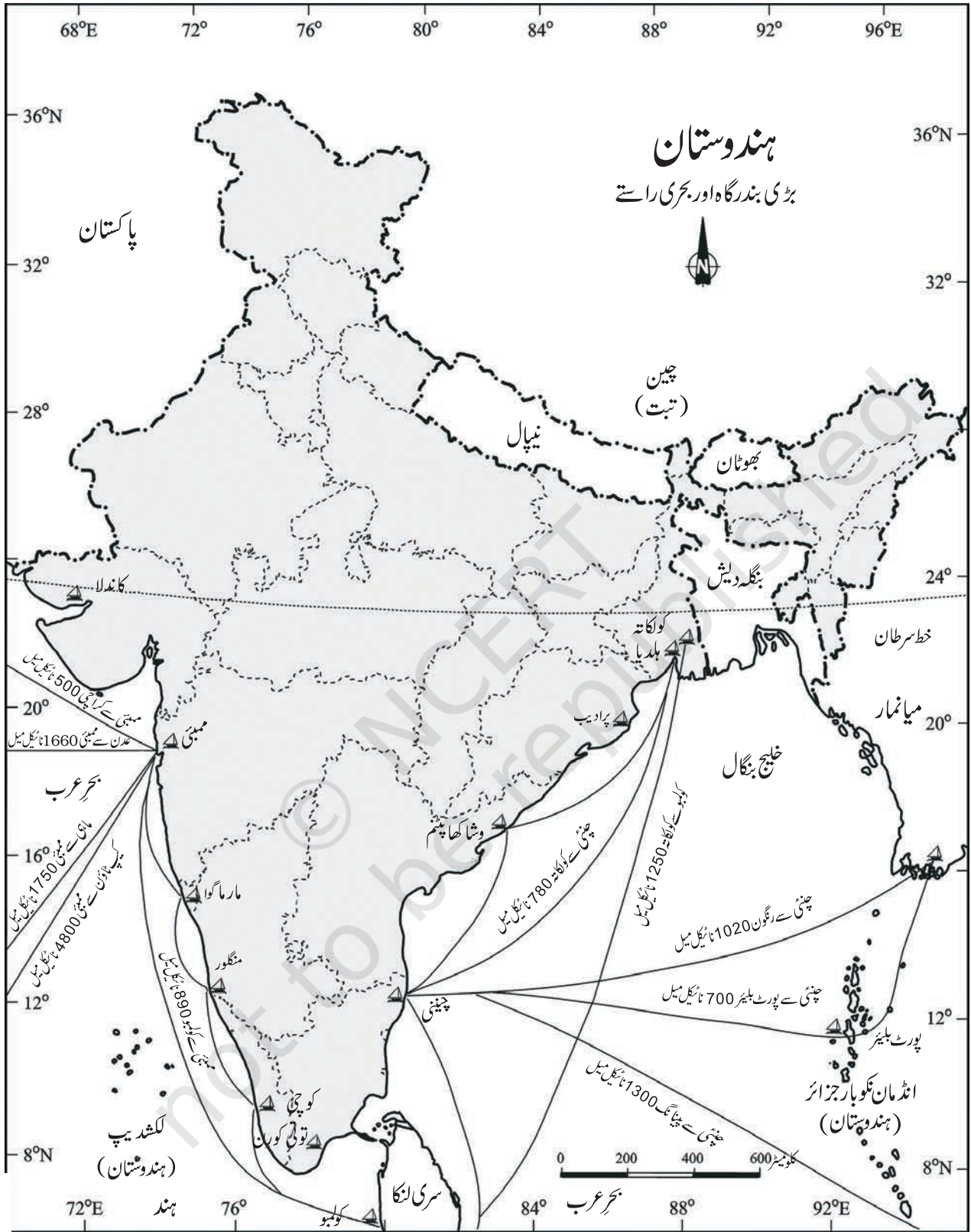
جواہرلال نہرو بندرگاہ (Jawaharlal Nehru Port) کو نواشیوا میں ممبئی بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے قائم کیا گیا تھا۔ یہ ملک کا سب بڑا کنٹیز بندرگاہ ہے۔

مارماگاو بندرگاہ (Marmagao Port) زُواری ندی کے دہانے پر قائم ہے۔ یہ گوا کی قدرتی بندرگاہ ہے۔ جاپان کو خام لوہا کی درآمدگی کے لیے 1961 میں اس کی تجدید کے بعد اس کی اہمیت بڑھ گئی۔ کونکن ریلوے کی تعمیر سے اس بندرگاہ کے داخلی علاقہ میں کافی توسیع ہوئی ہے۔ کرناٹک، گوا اور جنوبی مہاراشٹر اس بندرگاہ کے داخلی علاقہ میں شامل ہیں۔

نیومنگلور بندرگاہ (New Mangalore Port) کرناٹک میں قائم ہے۔ اس سے خام لوہے اور آئرن کنسنٹریٹ کی برآمدگی کو فروغ ملا۔ یہ بندرگاہ کیمیائی کھاد، پیٹرولیم سے بنی اشیا، کھانے کے تیل، کافی، چائے، لکڑی، سوت، گرینائٹ پتھر وغیرہ کے لیے استعمال ہوتا ہے۔ کرناٹک اس بندرگاہ کا خاص داخلی علاقہ ہے۔

کوچی بندرگاہ (Kochchi Port) ویمبا ناد کیال کے دہانے پر قائم ہے۔ عام طور پر یہ بندرگاہ ''بحرعرب کی رانی'' کے نام سے مشہور ہے۔ یہ بھی ایک قدرتی بندرگاہ ہے۔ اس بندرگاہ کو سوئز کولمبو بحری راستے کے قریب واقع ہونے کی وجہ سے خاص اہمیت حاصل ہے۔ یہ بندرگاہ کیرالہ، جنوبی کرناٹک اور جنوب مغربی تامل ناڈو کی ضروریات کو پورا کرتا ہے۔

کولکاتہ بندرگاہ (Kolkata Port) ہُگلی ندی پر خلیج بنگال سے 128 کلومیٹر کی دوری پر واقع ہے۔ ممبئی بندرگاہ کی طرح یہ بندرگاہ بھی انگریزوں نے ہی قائم کیا تھا۔ انگریزی حکومت کے شروعاتی دور میں کولکاتہ کو ہندوستان کا دارالخلافہ ہونے کی وجہ سے فوقیت حاصل تھی۔

© NCERT not to be republished

شکل 11.4 :ہندوستان–بڑی بندرگاہ اور بحری راستے

وشاکھا پٹنم، پارادیپ اور ہلدیا بندرگاہوں سے برآمدات کے شروع ہونے کی وجہ سے کولکاتہ بندرگاہ کی اہمیت کافی کم ہوگئی ہے۔

ہگلی ندی میں گاد کے مسلسل جماؤ کی وجہ سے اس بندرگاہ کو دشواریوں سے دوچار ہونا پڑتا ہے۔ اس کے داخلی علاقہ میں اترپردیش، بہار، جھارکھنڈ، مغربی بنگال، سکم، اور شمال مشرقی ریاستیں شامل ہیں۔ اس کے علاوہ یہ بندرگاہ ہمارے ان پڑوسی ممالک کو جن کے پاس بندرگاہ کی سہولیات نہیں ہیں مثلاً نیپال، اور بھوٹان کو بھی بندرگاہ کی سہولیات فراہم کرتا ہے۔

ہلدیا بندرگاہ (Haldia Port) کولکاتہ سے 150 کلومیٹر کی دوری پر زیرِدریا قائم ہے۔ اس کی تعمیر کولکاتہ بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے کی گئی۔ یہ بندرگاہ بھاری سامان جیسے خام لوہا، کوئلہ، پیڑولیم، پیڑولیم کی مصنوعات اور کیمیائی کھاد، جوٹ، جوٹ کی مصنوعات، کپاس اور سوت وغیرہ برآمد کرتا ہے۔

پرادیپ بندرگاہ (Paradwip Port) کٹک سے تقریباً 100 کلومیٹر کی دوری پر مہاندی ڈیلٹا میں واقع ہے۔ یہ ہندوستان کا سب سے گہرا بندرگاہ ہے اسی لیے بڑے جہازوں کی آمدورفت کے لیے مناسب ہے اس کی تعمیر بڑے پیمانے پر خام لوہا کی برآمد کے لیے کی گئی تھی۔ اُڑیسہ، چھتیس گڑھ اور جھارکھنڈ اس کے داخلی علاقہ کا حصہ ہیں۔

آندھراپردیش میں **وشاکھا پٹنم بندرگاہ** (Visakhapatnam Port) خشکی سے گھرا ہوا بندرگاہ ہے۔ اس بندرگاہ کی تعمیر سخت چٹان اور ریت کو کاٹ کر کی گئی ہے اور اسے ایک نہر کے ذریعہ سمندر سے جوڑا گیا ہے۔ خام لوہا، پیڑولیم اور دیگر اشیا کو برآمد کرنے کے لیے ایک باہری بندرگاہ کی تعمیر کی گئی ہے۔ آندھراپردیش اس بندرگاہ کا اہم ترین داخلی علاقہ ہے۔

چنئی بندرگاہ (Chennai Port) مشرقی ساحل پر مقیم سب سے پرانی بندرگاہوں میں سے ایک ہے۔ یہ ایک مصنوعی بندرگاہ ہے جو تعمیر 1859 میں کی گئی تھی۔ ساحل کے قریب گہرائی کم ہونے کی وجہ سے یہ بڑے جہازوں کے لیے مناسب نہیں ہے۔ تامل ناڈو اور پانڈیچیری اس کے اہم داخلی علاقے ہیں۔

چنئی بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے چنئی سے 25 کلومیٹر شمال میں **انّور** (Ennore) میں ایک نئے بندرگاہ کی تعمیر کی گئی۔

ٹوٹی کورن (Tuticorin Port) بندرگاہ کی تعمیر بندرگاہ پر دباؤ کو کم کرنے کے لیے کی گئی تھی۔ یہ بندرگاہ مختلف طرح کے سامان جس میں کوئلہ، نمک، خوردنی اشیا، کھانے کا تیل، شکر، کیمیکلس اور پیڑولیم کی مصنوعات کی برآمد کرتا ہے۔

ہوائی اڈے (Airports)

بین الاقوامی تجارت میں ہوائی اڈے ایک اہم کردار ادا کرتے ہیں۔ ان کا استعمال قلیل وقت میں زیادہ دوری تک قیمتی سامان یا جلد خراب ہونے والے سامانوں کو پہنچانے کے لیے کیا جاتا ہے۔ یہ بھاری اور حجم سامان کے لیے غیر مناسب اور کافی مہنگا ذریعہ ہے۔ اسی وجہ سے بین الاقوامی تجارت میں آبی راستوں کے مقابلے اس کی حصہ داری کم ہے۔

ہندوستان میں کل 25 بین الاقوامی ہوائی اڈے کام کر رہے ہیں (سالانہ رپورٹ 17-2016)۔ ان میں احمدآباد، بنگلورو، چنئی، دہلی، گوا، گوہاٹی، حیدرآباد، کولکاتہ، ممبئی اور تروانت پورم، سری نگر، جے پور، کالی کٹ، ناگ پور، کوئمبٹور، کوچی، لکھنؤ، پونے، چنڈی گڑھ، منگلورو، وشاکھاپٹنم، اندور، پٹنہ، بھوبنیشور اور کنّور شامل ہیں۔

آپ اس سے پہلے کے باب میں ہوائی آمدورفت کے بارے میں پڑھ چکے ہیں۔ آپ اس باب پر غور کیجیے اور ہندوستان کے ہوائی راستوں کی خصوصیات معلوم کیجیے۔

سرگرمی

اپنے قریبی گھریلو اور بین الاقوامی ہوائی اڈوں کے نام لکھیے۔ سب سے زیادہ گھریلو ہوائی اڈے والی ریاست کی پہچان کیجیے۔

ان چار شہروں کی نشاندہی کیجیے جہاں سب سے زیادہ ہوائی راستے آپس میں ملتے ہیں اس کی وجوہات بھی بیان کیجیے۔

© NCERT not to be republished

شکل 11.5: ہندوستان – ہوائی راستے

مشقیں

1 ۔ مندرجہ ذیل چار جوابات میں سے صحیح جواب کا انتخاب کیجیے۔

(i) دو ممالک کے مابین تجارت کو کہتے ہیں:

(a) گھریلو تجارت (b) بیرونی تجارت

(c) بین الاقوامی تجارت (d) مقامی تجارت

(ii) ذیل میں سے کون سا ایسا بندرگاہ ہے جو خشکی سے گھرا ہوا ہے؟

(a) وشاکھاپٹنم (b) ممبئی

(c) انّور (d) ہلدیا

(iii) ہندوستان کی زیادہ تجارت ہوتی ہے:

(a) خشکی اور بحری راستوں کے ذریعہ (b) خشکی اور فضائی راستوں کے ذریعہ

(c) بحری اور فضائی راستوں کے ذریعہ (d) بحری راستوں کے ذریعہ

2۔ مندرجہ ذیل سوالات کے جواب 30 الفاظ میں لکھیے۔

(i) ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی اہم خصوصیات بیان کیجیے۔

(ii) بندرگاہ اور گودی میں فرق بیان کیجیے۔

(iii) داخلی علاقہ سے کیا مراد ہے؟

(iv) ہندوستان کی اہم درآمدات کی ایک فہرست مرتب کیجیے۔

(v) مشرقی ساحل پر قائم اہم بندرگاہوں کے نام بتائیے۔

© NCERT not to be republished

3۔ مندرجہ ذیل سوالات کے جواب 150 الفاظ میں دیجیے۔

(i) ہندوستان کی برآمدی اور درآمدی تجارت کی ساخت بیان کیجیے۔

(ii) ہندوستان کی بین الاقوامی تجارت کی بدلتی تصویر پر ایک نوٹ لکھیے۔

© NCERT not to be republished

2019-20